COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

(Sesión celebrada el día miércoles 6 de diciembre de 2017).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 14:12).

–Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes).

«Carpeta n.º 962/2017 – Distribuido n.º 1626/2017. Daniel Fernández Crespo. Designación a la ruta terciaria del departamento de San José, ramal Ruta 11 en el trayecto comprendido entre el km. 2 y la intersección con la Ruta Nacional n.º 45. Proyecto de ley con exposición de motivos presentado por el señor senador Camy.

Solicitud de audiencia de trabajadores de la excooperativa Raincoop».

–Si la comisión está de acuerdo, daríamos ingreso a la delegación y, en función de la duración de la sesión, consideraremos los asuntos entrados. De no ser así, quedarían en el orden del día de la próxima sesión.

(Ingresan a sala los representantes de la Corporación Nacional para el Desarrollo).

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado da la bienvenida a los representantes de la Corporación Nacional para el Desarrollo, a su presidente, contador Jorge Perazzo; a su vicepresidente, economista Germán Benítez; a su director, contador Rodrigo Goñi; a su gerente general, economista Pablo Gutiérrez y a los técnicos, señora Victoria Rodríguez y señores Rafael Laureiro y Richard Serván.

El motivo de esta reunión es conocer la opinión de la Corporación Nacional para el Desarrollo acerca de dos temas: el funcionamiento de la ley de participación público-privada y los fideicomisos de infraestructura en educación pública, en el marco del fideicomiso CND–ANEP, que puede ser extensivo al fideicomiso con el INAU y la Universidad de la República.

SEÑOR PERAZZO.- Agradecemos la invitación realizada para comparecer ante esta comisión a los efectos de brindar información actualizada sobre los roles de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

En primer lugar, la Corporación Nacional para el Desarrollo fue creada por ley en 1985, cuando nuestro país salía de la dictadura. La ley fue impulsada, esencialmente, por Wilson Ferreira Aldunate. En función de la iniciativa que el señor senador Camy ha planteado –que salió por ley– en cuanto a que el edificio de la Corporación Nacional para el Desarrollo lleve el nombre de Wilson Ferreira Aldunate, hemos realizado un concurso de diseño de la nueva fachada –que ha sido muy exitoso– que culminó hace tres días. En consecuencia, vamos a ejecutarlo y haremos el acto protocolar de la inauguración del edificio, que llevará el nombre de Wilson Ferreira Aldunate.

La ley de 1985 surge como una posibilidad para solucionar temas de sobreendeudamiento, de transferencia de cartera de la banca a la corporación y, esencialmente, para incentivar el desarrollo en el país. La corporación fue trabajando en esos temas con algunos agregados, que no vale la pena mencionar en este ámbito, hasta que en el año 2009 se crea, por ley, la Agencia Nacional de Desarrollo. A partir de ese momento se cambian todos los roles que la corporación tenía y pasa a ser un organismo dedicado casi esencialmente a la infraestructura. Además, se fortaleció aún más la participación y el rol de la corporación en temas de infraestructura con la creación de la ley de participación público-privada del año 2011. Se terminó de constituir en el año 2015 y al 31 de diciembre de ese año trasladó sus activos a la ANDE, a partir de ese momento la dedicación de la corporación fue exclusivamente en temas de infraestructura. Esto lo digo como introducción para entender por qué la corporación ha cambiado sustantivamente sus roles y hoy está dedicada a las inversiones en infraestructura, porque el país en su conjunto presenta una necesidad imperiosa.

Trajimos una presentación donde incluimos la misión y la visión de la CND que se la vamos a dejar. En una de las diapositivas planteamos el rol de la CND en infraestructura esencialmente en tres grandes temas: los proyectos de participación público-privada, el régimen de concesión y el fideicomiso.

(Se suspende momentáneamente la versión taquigráfica).

–¿Cómo surgió la idea de una ley de participación público-privada? En el país había una enorme necesidad de infraestructura; existían –y todavía existen– restricciones presupuestales y fiscales; había necesidad de nuevos, modernos y más efectivos mecanismos de contratación y gestión, y también la posibilidad de transferir riesgos a agentes especializados, estableciendo derechos y obligaciones. Así surge la necesidad de contar con una ley de participación público-privada, aunque es necesario aclarar –como aparece en la nota que observamos en la pantalla– que esta ley no deroga el régimen de contrataciones vigente.

La siguiente lámina muestra la necesidad de inversión en infraestructura, tanto general como de transporte carretero –donde Uruguay estaba muy mal posicionado–, puerto y transporte aéreo. Este cuadro lo podemos pasar rápidamente porque simplemente marca lo impostergable que es la inversión en infraestructura.

La nueva ley de PPP toma la experiencia de países del mundo con distintas características –no todos son exactamente iguales, ni tienen un esquema idéntico de funcionamiento– de los que se extrajeron elementos que fueron aplicados en ella.

¿Cómo se empezó a dar forma a una nueva ley de PPP? Además de tomar legislaciones de referencia, como las de Inglaterra y España, nuestro país contrató expertos internacionales y nacionales, hubo paneles de discusión con actores involucrados –financistas, constructores y gremiales–, se hizo la presentación al Parlamento y la difusión y promoción de la discusión pública.

El 19 de julio de 2011 se aprobó, por unanimidad, la Ley de Participación Público Privada, en la cual la Corporación Nacional para el Desarrollo tiene un papel preponderante.

En la siguiente transparencia vemos las normativas de la participación público–privada, el rol de la CND, una secuencia de su creación en julio de 2011 y una serie de decretos reglamentarios que, en función de la experiencia que se tuvo en la aplicación de la ley, se les fueron realizando mejoras. El último es un decreto muy importante de diciembre de 2017. Hasta ese momento era necesario tener el financiamiento antes de firmar el contrato. A nosotros nos parecía que eso generaba algunos problemas –aunque no teníamos demasiada incidencia en ese cambio–, pero ahora a quien se le adjudica la obra se le permite firmar el contrato y luego ir a buscar el financiamiento adecuado y necesario para realizarla. En definitiva, es una secuencia de normas legales y de decretos reglamentarios que, en función de la experiencia de la aplicación de la ley, resultó en mejoras que se fueron consensuando y que el Poder Ejecutivo ha decretado.

En la siguiente transparencia vemos cuál es el objetivo principal de la

Ley n.º 18786 de participación público–privada. Vale decir que la importancia y la necesidad que el Uruguay tenía, y tiene, de utilizar este sistema, hoy son innegables y absolutamente ventajosas. Más adelante vamos a darles nuestra opinión sobre este tema.

SEÑOR LAUREIRO.- Me voy a referir al marco institucional que establece la ley. Hay distintos caminos para desarrollar una iniciativa de PPP, en este caso vamos a hablar de la iniciativa pública. Cuando una administración decide llevar adelante una PPP, la ley establece que la administración pública contratante puede ser un ministerio, una intendencia o un ente descentrado como, por ejemplo, Anep, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o el Ministerio del Interior. Hasta ahora ninguna intendencia ha iniciado un camino como ese.

En la administración contratante se crea una unidad que forma una comisión asesora –en la ley está especificado cómo se tiene que conformar– que es la que va a hacer todo el seguimiento del proyecto y después, la evaluación de las ofertas.

Luego hay organismos de contralor que intervienen, como el Ministerio de Economía y Finanzas, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y el Tribunal de Cuentas. El MEF y la OPP revisan algunos estudios que, de acuerdo a la ley, deben ser hechos. La OPP analiza el estudio de prefactibilidad, es decir, la evaluación social del proyecto. El MEF crea una unidad y es la que recibe primero la voluntad de la administración de llevar adelante un proceso de PPP, verifica si hay cupo y le da el sí para poder seguir. La administración puede presentar un estudio de legibilidad que es voluntario, que analiza si tiene sentido que el proyecto se haga por PPP o no. Después se hace el estudio de prefactibilidad que lo aprueba la OPP, luego el de evaluación financiera que es un estudio que se coloca del lado del privado, analiza el proyecto y calcula cuánto cobraría un privado por llevar adelante un proyecto de PPP en un período de aproximadamente veinte años. Ese estudio lo aprueba el Ministerio de Economía y Finanzas y luego presenta los pliegos para el llamado con el borrador de contrato. Luego de aprobado, la administración contratante puede hacer el llamado y una adjudicación provisional que va a ser presentada al Tribunal de Cuentas; cuando le da el okey, el proceso continúa. Mientras tanto, el privado va buscando financiamiento y después viene la firma del contrato que, de acuerdo al último decreto, se puede firmar antes del cierre financiero, pero con un estado avanzado de las negociaciones con los bancos.

En todo el marco institucional la CND tiene un rol que en el caso de las iniciativas públicas es el de asesor de la administración contratante. Esta administración puede contratar directamente a la CND para que la apoye en todo lo que es la estructuración del llamado, en la elaboración de los estudios y del pliego. Aparte de eso la ley le da a la CND el rol de difusión del tema PPP y de capacitación. En cuanto a las iniciativas privadas, deben ingresar primero por la CND que evalúa todos los documentos que presenta el que tiene la iniciativa, y los deriva a las administraciones contratantes que pudieran estar interesadas.

Otro rol de la CND es la elaboración de guías técnicas para hacer los estudios que requiere la ley. Esas guías ya las hizo la CND y hoy están publicadas en las páginas del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑORA RODRÍGUEZ.- Vamos a hacer un *racconto* de lo que se ha hecho en términos de participación público privada en estos cinco años, desde que fue aprobada la ley.

En primer lugar –y no menor–, logramos la aprobación de una ley de participación público privada por unanimidad, dato bienvenido para los inversores porque al tratarse de proyectos a largo plazo es visto con buenos ojos, más todos los decretos que fueron ajustando el proceso para mejorarlo.

También se hicieron todos los manuales y guías de mejores prácticas que establecía la ley. Es importante destacar que se hicieron en coordinación con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto porque hay estudios, como los de prefactibilidad, que son los mismos manuales que exige el Sistema Nacional de Inversión Pública –el SNIP– y hay otros que son específicos de las PPP, por ejemplo, el valor por dinero. Para esos casos, se trajeron expertos internacionales y están colgados en la página web del Ministerio de Economía y finanzas como se comentaba anteriormente.

Otra de las cosas importantes que se hicieron fue capacitar a los sectores público y privado en lo relativo a la participación público privada, que era algo nuevo, por lo que había que formar tanto a los equipos de la CND, como del Ministerio de Economía y Finanzas, de la OPP y de los distintos ministerios. Se realizaron varias actividades, se desarrollaron cursos con docentes extranjeros, se hicieron visitas a otras experiencias, dependiendo del proyecto, y se visitaron proyectos en funcionamiento con los equipos que estaban trabajando. En definitiva, hoy tenemos una masa crítica de gente en los fondos de pensión, en los bancos y en el sector público, que ha logrado mantenerse

para no perder las capacidades y están capacitados. En cierta forma, Uruguay es reconocido en la región por tener una importante solidez técnica.

También se logró canalizar varios fondos de cooperación internacional, la mayoría de ellos no reembolsables, que fueron una asistencia importante para sacar adelante el mecanismo de las PPP porque nos dotaron de consultores, de cursos, de talleres y nos financiaron visitas; me refiero al BID, al Fomin, que fue uno de los más grandes, a la CAF, que aportó expertos para el proyecto de cárceles, el Banco Mundial, sobre financiamiento, y la Infrastructure UK, de Inglaterra, que también nos financió durante varios años un curso de PPP.

Todo eso se ve reflejado en estos indicadores del infrascopio, que es un observatorio de infraestructura que lleva el BID. Como pueden ver, los indicadores de infraestructura de Uruguay aumentaron significativamente gracias a esta ley. En el puntaje general, en 2010 teníamos cerca de 35 puntos y hoy estamos casi en los 55. En el marco regulatorio estamos casi en 60 puntos y en marco institucional tenemos 50. Es importante advertir el avance que hemos tenido en estos últimos años, sobre todo cuando nos encontramos, en general, por encima del promedio de la región, que está representado por la gráfica de color gris; la línea azul corresponde a Uruguay. En definitiva, todos estos indicadores son tomados en cuenta por los inversores a la hora de invertir en el país.

Todos estos logros o hitos que hemos obtenido a lo largo de estos cinco años se manifiestan en que hoy tenemos 6 proyectos adjudicados. El primero fue con el Ministerio del Interior; me refiero, concretamente, a la Unidad de Personas Privadas de Libertad n.º 1, la obra está ya casi por finalizar, tiene un 99% de avance; el proyecto Corredor vial 21-24, que está próximo al cierre financiero y a comenzar obras; los circuitos viales 1, 2 y 3, que ya están adjudicados provisoriamente y están en trámite de cierre financiero y el Primer Proyecto de Infraestructura Educativa que está muy próximo a la adjudicación provisional para empezar el trabajo del cierre financiero. En definitiva, creemos que en 5 años se hicieron muchas cosas, que se manifiestan en estos proyectos.

En cuanto a los plazos, un tema bastante mencionado, acá pueden verse los plazos que se han tenido para todos los proyectos. El primer paso es la inscripción en el Ministerio de Economía y Finanzas, que le da el visto bueno al proyecto. La segunda columna corresponde a la fecha en que se lanzó el llamado, luego vienen la adjudicación provisoria y la adjudicación definitiva. Acá, más allá de los plazos –que se pueden ver–, lo importante es destacar la mejora en los plazos que se ha mantenido. En los proyectos viales, por ejemplo, pasamos de la 21 a la 24, que tuvo casi un año y medio de estructuración y hoy los circuitos viales, ya con experiencia acumulada, están en menos de seis meses de estructuración. Las PPP educativas, que ya tenían un montón de experiencia tanto en cárceles como en viales, se lograron estructurar en plazos bastante razonables y alineados con lo que son los estándares internacionales de estructuración.

SEÑOR PINTADO.- ¿Cuál era el circuito n.º 4?

SEÑORA RODRÍGUEZ.- La ruta n.º 26.

SEÑOR BENITEZ.- En realidad, el proceso de creación de la PPP se da en paralelo con un proceso de fuerte crecimiento económico, de un *boom* agroexportador que empieza a exigir la infraestructura, tanto en términos de energía como de transporte y otras áreas. Como consecuencia de ello, se elabora un plan de inversiones que recurre al uso de todos los instrumentos: fideicomiso, obra pública y participación público-privada. Esto se inscribe, en parte, en el plan de infraestructura de inversiones que, en su momento, presentó el presidente en el Consejo de Ministros.

La siguiente diapositiva –falta el detalle de la cárcel de Punta de Rieles; pido las disculpas del caso al señor senador Carrera– muestra el estado de situación actual de los proyectos, en principio, viales. A grandes rasgos, tenemos tres proyectos que están adjudicados provisoriamente, es decir que se está trabajando en el cierre financiero. Una vez que se consiga el cierre financiero, se adjudican definitivamente.

Luego tenemos el corredor 4 –que en este momento figura como suspendido– y los corredores 5, 6 y 7 que van a transitar el mismo camino que llevaron los corredores 1 a 3. Con este nuevo decreto quizás puedan acelerarse los plazos, porque el nuevo decreto ya no exige la estructuración financiera completa sino que con un cierto grado de avance ya podría estar firmándose el contrato y, por lo tanto, comenzando las obras que son: ruta 14 este y ruta 15, ruta 6 y ruta 3 que es una iniciativa privada.

SEÑOR COUTINHO.- ¿Por qué está suspendido el de la ruta 26?

SEÑOR BENITEZ.- Fue una decisión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El rol de la CND es estructurar y realizar los estudios para facilitar la toma de decisiones de la autoridad pública contratante; en este caso es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que definió dejarlo de lado, como también definió darle impulso a la iniciativa privada de ruta 3 que se convirtió en el séptimo corredor.

SEÑOR COUTINHO.- Después que tienen el impulso en estas características, ¿cuáles son los motivos de factibilidad de suspensión de este tipo de cosas?

SEÑOR LAUREIRO.- No es que se haya suspendido la obra; se suspendió en cuanto a la modalidad. No se va a hacer por PPP pero se está haciendo por obra tradicional. En su momento, se optó por no seguir por el camino PPP, no tenemos claras las razones, pero se empezaron a hacer obras por vía tradicional y quedó descartado de lo que era la canasta de proyectos para PPP dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El cupo que tenía con el Ministerio de Economía y Finanzas se sustituyó con la iniciativa privada a la que se le terminó dando el visto bueno, que es el circuito 7. Es decir que hubo una especie de cambio respecto a qué es lo que se hace por PPP, por decirlo de algún modo.

SEÑOR COUTINHO.- Entonces, independientemente de lo que se pueda impulsar por parte de la CND, el control o la decisión la tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR BENITEZ.- La autoridad pública contratante es la que siempre tiene la definición de seguir adelante o no con el proyecto.

El plan de inversión de infraestructura que es de USD 12.400:000:000 –por hechos que son de público conocimiento– no quedó cerrado. Era un diagnóstico de las necesidades que en su momento se entendieron. Luego se van agregando otras obras y en las PPP pasa también, ya que algunas obras se deciden hacer por obra pública, otras, el Ministerio de Obras Públicas puede decidir no hacerlas y surgen iniciativas privadas que son de interés de dicho ministerio, que las impulsa. Es algo dinámico.

Los proyectos de infraestructura educativa incluyen cuatro llamados. Este plan va a finalizar con la construcción de 200 obras –aproximadamente 40 a través del INAU, que son CAIF, y el resto de la ANEP– con una inversión inicial en el entorno de USD 300:000.000. En este momento, hay un primer llamado en vías de ser adjudicado provisionalmente; un segundo llamado que será adjudicado provisionalmente en un breve plazo; y los llamados tres y cuatro cuyas licitaciones estarían publicándose en los próximos uno o dos meses. Nuevamente esto es algo sobre lo que no tenemos iniciativa; nosotros elaboramos los documentos que sirven de base en la toma de decisión por parte de la autoridad pública contratante, que en este caso son ANEP e INAU.

SEÑOR LAUREIRO.- Como decía, entre los roles que le otorga la ley a la Corporación Nacional para el Desarrollo está el de procesar el ingreso de las iniciativas privadas. Los privados presentan iniciativas que deben respetar una cantidad de exigencias que les exige la ley. La CND las analiza y las deriva a las administraciones contratantes que se entiende que pueden estar interesadas. Una vez que la administración recibe una iniciativa, la analiza y decide si le interesa o no. En caso de que le interese, el privado debe hacer el estudio de prefactibilidad y, luego, la administración hace el pliego, el estudio de evaluación financiera y el de valor por dinero que exige la ley. Después se hará el llamado y si el privado perdiera, el ganador le pagaría los estudios de prefactibilidad. Este es el esquema.

La ley prevé que se le puede otorgar hasta un 10 % de ventaja a quien presentó la iniciativa.

Entre 2012 y 2017 se recibieron trece iniciativas privadas, de las cuales ocho son viales, una es ferroviaria, dos son de transporte y, las dos restantes, de agua potable. Diez de ellas fueron enviadas a la administración pertinente y son analizadas. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas le dio el *okey* a una de ellas, que es el circuito 7; ya forma parte de una iniciativa pública y en cualquier momento va a salir el llamado. Además, hay tres iniciativas respecto a las que se pidió la ampliación de los documentos presentados.

La ley establece confidencialidad respecto al contenido de las iniciativas, por eso no podemos adelantarles en qué están.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Buenas tardes, ocupo la Gerencia General de la Corporación Nacional para el Desarrollo y, ante todo, me sumo al agradecimiento por la invitación que nos han hecho.

En la convocatoria el presidente de la comisión hacía referencia a cuáles son las reflexiones de la CND respecto al proceso de participación público privada. Por esa razón, el directorio decidió incluir, como parte de esta presentación, un capítulo sobre los aprendizajes o las principales reflexiones generadas en estos siete años de trabajo en el tema de las PPP, desde que la CND empezó a colaborar con el Ministerio de Economía y Finanzas –principalmente–, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con algunas otras carteras que estaban preocupadas por desarrollar proyectos de PPP.

Con el directorio decidimos ordenar esa reflexión en seis capítulos que merecían algún tipo de análisis. Parte de los señores senadores presentes han participado en ese proceso y, obviamente, conocen el rico proceso que para nosotros ha venido siendo exitoso en función de lo que mostraron los compañeros que me precedieron en el uso de la palabra.

Esos seis capítulos –voy a mencionarlos rápidamente–, son los que refieren a contar con una cartera de proyectos y con un liderazgo claro en la gestión, estructuración e impulso de esos proyectos; a tener un marco institucional muy claro para el proceso de aprobación e impulso de las iniciativas; a facilitar los esquemas de financiación en la medida en que el sector privado es el que tiene la responsabilidad de la obtención de fondos para las inversiones; a contar con equipos estables y capacitados –algo refería la economista Rodríguez en relación al rol de la CND en este período, en cuanto a la capacitación y formación de los cuadros del sector público a estos efectos– y a invertir en este tiempo de estructuración de proyectos.

Estos seis capítulos, estos seis temas están presentes en la clave no solo del aprendizaje sino también –según creemos– del éxito que hemos tenido hasta ahora. Esto no quiere decir que en esos seis campos no haya habido dificultades y no hayamos tenido que trabajar muy fuertemente para generar esas condiciones.

En lo que hace a la cartera, obviamente, desde ese plan del último quinquenio de los doce mil millones que mencionaba el economista Benítez, también en el período anterior fue necesario ir eligiendo no solo cuáles serían los sectores de actividad que íbamos a destinar, a nivel de Poder Ejecutivo y de Estado, a estas iniciativas, sino también los tipos de proyectos.

El señor senador Pintado puede recordar cómo fuimos modificando y diseñando los proyectos que incorporaríamos, en obra tradicional, por el mecanismo de CVU –el ingeniero Serván va a contar un poco respecto a la ejecución de los últimos años– y por PPP, teniendo en cuenta las dificultades y las características que tenían estos procesos para cada uno de los temas.

También está el caso que mencionaba el economista Benítez, vinculado a la obra de la cárcel y a cómo entraba el proyecto de PPP en la estrategia general del Ministerio del Interior de la época, apuntando a la solución del hacinamiento carcelario en función de las nueve mil o diez mil personas –no recuerdo exactamente los números– privadas de libertad. Existían niveles de hacinamiento muy importantes y esto merecía estar dentro de los principales proyectos, que eran de difícil estructuración. En particular, respecto al proyecto de la cárcel, la experiencia internacional nos sugería que tenía particularidades muy complicadas y procedimos en consecuencia.

Entonces, se fue formando esa cartera. Creemos que combinamos, en infraestructura vial y social, una cartera razonable que nos permite presentarnos al sector privado con un horizonte importante de inversiones, con proyectos que son relativamente predecibles y conocidos para gran parte de las empresas que intervienen, tanto en infraestructura del tipo edilicia como del tipo vial.

Esto es lo quería decir en cuanto al aprendizaje. Como saben los señores senadores, estos son esquemas de políticas de Estado de largo plazo. No se puede pensar en dos o tres años y ni siquiera en cinco; entonces, es siempre necesario pensar con una proyección de diez años o más, cuáles son los proyectos que se van a incorporar en una cartera de PPP no solo para dar tiempo a la estructuración sino también reglas claras a un sector privado que requiere sus planes de mediano plazo. Eso sería en lo que hace referencia a cartera de proyectos.

En cuanto al liderazgo de la administración, queda claro en cada uno de los ministerios en los que hemos participado en proyectos que es necesario cambiar los esquemas de contratación tradicional a esquemas de contratación por PPP para la obra pública. Esto ha sido liderado por los senadores Pintado y Carrera. Hablamos del cambio y la capacitación de los equipos para estudiar, para ser contraparte de consultores externos, para ser contraparte de los estudios que la CND ejecuta y para desarrollar el proceso de contratación y de control de la obra pública por PPP, que es totalmente distinto al proceso de estudio, contratación y control de los proyectos de obra pública tradicional. Eso implica generar equipos nuevos, capacitar a los equipos anteriores, mantener equipos permanentes y un montón de actividades que en esas áreas se están desarrollando. Hoy esos desafíos se han ido superando en el Ministerio del Interior y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se está en la etapa de la educación pública. Justamente, como decía, son las etapas del cronograma que se está siguiendo, pero vendrán también a nivel de cartera, necesidades en la obra pública social en vivienda y es necesario para el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente acomodarse a esos requerimientos. Creemos que también Salud Pública y ASSE deberían entrar en este proyecto con algunas necesidades de infraestructura hospitalaria. Hemos visto que esta herramienta de participación público-privada funciona muy bien en ese tipo de sectores. Por lo tanto, creemos que también se tendrán que ir generando los cuadros necesarios.

A nivel del marco institucional, creemos que desde la ley y la reglamentación, que el presidente repasó rápidamente, se han ido generando los roles y las instancias para que tanto la administración pública contratante, como la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, el Ministerio de Economía y Finanzas, la CND y los organismos que han cooperado en este proceso, tengan su rol claro y haya instancias de cooperación y articulación técnica y política para que los proyectos puedan ser aprobados. No son procesos lineales, en donde uno pueda decidir qué va a hacer la PPP de tal ruta o escuela, sin ningún tipo de reconsideración, avanzando, porque el mecanismo de estructuración y diseño requiere volver a la instancia política para tomar decisiones en función de los resultados que va generando la instancia de prefactibilidad, la de factibilidad, la de valor por dinero y la propia disposición de margen fiscal para desarrollar el proyecto. Consideramos que es un aprendizaje importante y hay que seguir estudiando cuáles son esos procesos e involucramientos recíprocos.

A nivel de las instancias de capacitación que ha financiado la CND –ya lo han dicho algunos compañeros–, ya se ha trabajado con esos equipos de manera conjunta. En su momento se envió a recorrer cárceles en la región y en el mundo; se vieron rutas y áreas de estructuración de proyectos. Ya los equipos del Ministerio de Economía y Finanzas, de la OPP y de la CND están trabajando en forma conjunta, de manera de ir preparando los trabajos técnicos preliminares y eso lo vemos como un factor de éxito. El área de equipos estables y capacitados es un tema en el que hay que seguir trabajando. El país contó –como dijo la economista Rodríguez– con apoyos no reembolsables del BID. En estos días el directorio tendrá un apoyo similar de la Corporación Andina de Fomento o –se están haciendo las gestiones, de manera exitosa–o, mejor dicho, de CAF y el banco de desarrollo, de manera de continuar generando las capacidades dentro de la CND y, desde allí, hacia el Estado. Ahora el gran desafío es el control de estas concesiones. A eso estamos apuntando.

En cuanto a los esquemas de financiación, se ha ido avanzando mucho. Inicialmente se dejó al sector privado ocuparse de eso, y el sector público no resolvía el tema de la financiación en estos contratos público-privados. Simplemente convocaba al sector privado para hacer un convenio a largo plazo para la provisión de un servicio de infraestructura pública, pero no resolvía la financiación de esos proyectos, resorte que debía gestionar el sector privado. Todo este período nos llevó a que a nivel del Estado, de los organismos públicos, hubo que ir apoyando –de manera parcial, a partir de la reglamentación y de algunos decretos, como mencionó el presidente– condiciones para mejorar ese acceso al financiamiento. Una de ellas fue la posibilidad de apoyar un fondo de infraestructura, lo que lideró la CAF con la participación de las administradoras de fondos previsionales como inversores institucionales. Hubo que hacer ajustes en la reglamentación para que pudieran acceder a este tipo de proyectos.

Se ha ido acompañando estas actividades y creemos que es necesario continuar porque, obviamente, Uruguay tiene un mercado de capitales pequeño, relativamente poco sofisticado, y proyectos a una escala reducida; todo eso agrega, de alguna manera, restricciones adicionales a las que tienen los mercados desarrollados como los que se han implementado en las PPP desde hace muchos años.

Finalmente, en esta rápida recorrida de capítulos de aprendizaje que requieren un trabajo continuo para que cada vez haya más proyectos en más sectores y se vayan mejorando los plazos y, fundamentalmente las condiciones en las cuales se acuerda a muy largo plazo con privados –para que cada vez haya más certezas y más garantías para el Estado–, es necesario continuar invirtiendo en

estos procesos de estructuración. Nosotros somos parte interesada ya que, como vieron, el rol de la CND es apoyar la estructuración, pero sinceramente estamos convencidos de que en el tema de los contratos público privados hay que invertir tiempo en la estructuración y tratar de eliminar todas las incertidumbres posibles porque es un contrato a muy largo plazo cuyas renegociaciones, rescates y cualquier medida no prevista desde el inicio, puede generar dificultades para el uso de la infraestructura y mayores costos para el Estado, por los riesgos que traslada al privado.

Esto ha sido un pantallazo en relación con los grandes capítulos. Espero no haber ido muy rápidamente. En todo caso, podemos ampliar la información de estos capítulos cuando los señores senadores hagan preguntas y comentarios.

A continuación, corresponde que el ingeniero Richard Serván se refiera a una de las herramientas alternativas –a la que hizo mención el presidente al inicio– que es la Corporación Vial del Uruguay, que en este último período ha tenido un refuerzo muy importante de sus responsabilidades.

SEÑOR SERVÁN.- Estoy a cargo de la gerencia de la Corporación Vial del Uruguay.

Como sabrán los señores senadores, la Corporación Vial del Uruguay es una empresa creada por la Corporación Nacional para el Desarrollo en el marco de un contrato de concesión que esta tiene con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Desde el año 2002 ha habido varios ajustes y cambios a ese contrato de concesión. El último fue en el año 2015 donde se extendió la red concesionada de 1.600 a 2.600 kilómetros cubriendo, prácticamente, todos los corredores internacionales. Además de esos corredores internacionales, el contrato de concesión vigente establece un monto de inversión para obras fuera de la red concesionada que, originalmente, se llamarían presupuestales del ministerio, que por razones de necesidad y urgencia el ministerio nos solicita y nosotros procedemos a su contratación. El compromiso del contrato de concesión es un compromiso de inversión y el monto de inversión ronda los USD 3.500:000.000 a los 20 años, es decir, al año 2035, distribuido en distintos años. Tiene una particularidad: esta concesión no es una concesión pura y dura, tradicional, donde la administración le concede una red a un privado y este es enteramente responsable de mantener determinados estándares, aunque también tiene la libertad de tomar las acciones que quiera. Este contrato de concesión tiene la singularidad de que toda la gestión técnica se la quedó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, desde la elaboración de los proyectos al control de las obras. La supervisión técnica de las obras la hace el propio Ministerio de Transporte con su propio *staff* porque no la concedió. Lo que concedió el ministerio a la Corporación Nacional para el Desarrollo es la gestión administrativa de las contrataciones y la gestión del financiamiento necesario para cumplir con esas inversiones. O sea que es una tarea de gestión administrativa, de contrataciones y de estructuración de la ingeniera financiera necesaria para poder cumplir con esas inversiones.

En la pantalla podemos ver la red ampliada de los corredores principales. Los puntos que se ven en el mapa son los trece peajes que opera la Corporación Vial del Uruguay. Hoy en día hemos logrado incorporar al sistema de telepeaje los otros dos peajes que están en manos de otros concesionarios privados, es decir que para el usuario todo es transparente; el que tenga telepeaje con la Corporación Vial del Uruguay, o con cualquiera de las otras empresas, puede pasar sin problemas por los peajes porque todo está unificado. Este año hemos conseguido un único sistema de cobro automatizado y generamos un *clearing* que operamos nosotros.

Ahora vemos en pantalla el monto de inversión que se ha venido realizando desde el año 2014. Hemos hecho una proyección a diciembre y seguramente vamos a llegar a esa cifra, lo que implica que entre los contratos en ejecución y los que figuran en proceso –en estos días muchos de ellos se han formalizado–, al día de hoy tenemos cerca de 150 contratos activos. Mensualmente debemos procesar esos 150 certificados, pagamos un monto que ya supera los USD 25:000.000 y la cifra sigue creciendo. Las proyecciones para el año próximo son bastante mayores que estas.

En esta diapositiva se ve una gráfica y se puede apreciar una línea recta que significa el compromiso de inversión contractual. El contrato de concesión nos obliga a cumplir con esa inversión, pero lo podemos hacer en la medida en que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos envíe los proyectos para contratar; si ellos no nos dicen, por ejemplo, «queremos ejecutar esto aquí», no tenemos la libertad de hacerlo porque no contamos con la gestión técnica. En el pasado ha habido un atraso en la llegada de los proyectos, pero puedo decir que a esta altura esta situación ya se revirtió. En la gráfica podrán apreciar que la curva llega hasta agosto, pero a diciembre la proyección supera

los USD 300:000.000 y seguramente este año vamos a cerrar con un monto por encima del gasto comprometido contractual de USD 50:000.000. Y ese monto será bastante mayor el año que viene si nos llega todo lo que nos han dicho que nos van a mandar. Seguramente vamos a estar sobreejecutados con los contratos que hoy tenemos suscriptos.

En un contrato de las características del que tenemos nosotros, es muy difícil tener la regularidad de ajustarse estrictamente a la línea. A veces los proyectos demoran en llegar y en ocasiones puede ocurrir lo que va a suceder el próximo año, que vamos a superar el compromiso contractual de inversión.

Esta es la realidad de la Corporación Vial del Uruguay al día de hoy.

SEÑOR LAUREIRO.- Mi nombre es Rafael Laureiro y soy gerente de proyectos de servicios de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

Me gustaría contarles acerca de otra modalidad que tenemos, de construir o procesar la infraestructura, que no es la PPP sino la utilización de fideicomisos. La CND ha generado varios fideicomisos con distintos organismos públicos –algunos de la educación y también con intendencias– y se han desarrollado obras en distintas modalidades según las necesidades de la administración que nos contrata.

Para explicar cómo funcionan los fideicomisos puedo decir que hay una serie de fondos estatales que muchas veces vienen determinados por ley –en general, en la ley de presupuesto– y se les designa una partida. En ese caso, CND acuerda con la administración un fideicomiso para hacer de fiduciario y administra esos fondos para realizar obras. Hay distintas modalidades. En algunos casos, por ejemplo ANEP, nos envían los proyectos, nosotros los licitamos y después hacemos el seguimiento de la obra. En el caso del INAU hay un fideicomiso para la construcción de centros CAIF, los proyectos los hacemos nosotros, los licitamos y después hacemos el seguimiento de obra.

Vamos a referirnos a los ejemplos en el área de la educación. En el caso de ANEP, se han hecho distintos tipos de obras. En el primer año, fundamentalmente, se hicieron cerca de doscientas obras de emergencia como, por ejemplo, reparaciones eléctricas en edificios, sanitaria, cobertura, aislamiento de azoteas y pintura. También se han hecho obras nuevas, otras de mantenimiento correctivo y aulas prefabricadas. La CND se encarga de la publicación de los llamados, de la apertura de las ofertas, de firmar el contrato y todo lo relacionado con el seguimiento de la obra que, una vez terminada, se entrega a la administración.

Esto es lo que se ha ido ejecutando y les vamos a proporcionar las cifras. En la próxima diapositiva están comparados los fideicomisos de ANEP, los del INAU, la UdelaR –con la que también tenemos un fideicomiso– y la Universidad Tecnológica, con la que estamos realizando obras.

Con la ANEP se hicieron 210 obras de emergencia, 57 de mantenimiento, 120 nuevas; se instalaron aulas prefabricadas en 452 centros y también se hicieron contratos de limpieza profunda en los locales, dos veces al año: en las vacaciones de julio, y a fin de año.

Con la UdelaR hicimos el CURE en Treinta y Tres; un gimnasio y aulario del ISEF en Rivera; el Centro Universitario de Rivera; la UdelaR de Tacuarembó, y la de Rivera, que en este momento se está construyendo.

Con la UTEC hicimos un laboratorio y aulas para licenciatura en lechería en Paysandú; una UTEC, que es un ITR, en Fray Bentos; otro en Durazno, que se inauguró la semana pasada; en Rivera, que está en ejecución, y la escuela de música en Mercedes, que también está en ejecución.

En el INAU tenemos 25 centros CAIF terminados, 15 en proceso y 8 centros diurnos. Para el año que viene hay previstas una gran cantidad de obras, tanto en ANEP como en INAU.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Quería dar un complemento a lo que planteaba el economista Laureiro. Con relación a esta herramienta de fideicomisos y gestión, los organismos públicos de infraestructura no son los únicos clientes, o los únicos proyectos que tenemos. Trajimos los detalles en la presentación, de los proyectos educativos porque era la consigna de la convocatoria. Estamos trabajando para varias intendencias. Por ejemplo, la Intendencia de Maldonado con el Centro de Convenciones de

Maldonado; y para varias organizaciones públicas, como el Banco de Previsión Social en el acondicionamiento térmico, el Banco de Seguros del Estado en el nuevo edificio del hospital, en la calle Varela. Aprovechando la presencia del señor senador Carámbula menciono al fideicomiso con la Intendencia de Canelones. En el período pasado hicimos un fideicomiso muy interesante en el que se llevaron a cabo 7 obras relativamente emblemáticas del departamento, entre ellas el teatro Politeama, la casa de Artigas en el Sauce, un polideportivo que se acaba de inaugurar, y el senador tendrá presente el resto. Es una herramienta que evaluamos como exitosa en términos de ajustar los sobreprecios y sobreplazos que durante mucho tiempo han sido característica de algún tipo de contratación tradicional de obra pública. Este tipo de herramienta ha permitido mejorar la eficiencia de la obra pública y personalmente hemos ido a alguna de las inauguraciones que tuvieron lugar en Canelones. Justamente, el directorio tiene a consideración una ampliación de la herramienta para ese departamento con algunas obras nuevas. En el día de hoy solo trajimos el detalle de los fideicomisos educativos, pero hay una cartera de aproximadamente diez o doce clientes más.

SEÑOR LAUREIRO.- Efectivamente, podríamos citar al Sodre; a la intendencia de Flores, donde se está por firmar un fideicomiso para la construcción de viviendas; al Inisa, para hacer un centro de rehabilitación; al Instituto Nacional de Colonización; al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente con el SNAP; al Ministerio de Defensa Nacional, con obras internas en su sede; a los pasos de frontera; al Ministerio de Salud Pública, etcétera. Es una herramienta ágil en el proceso, que está aceitada y es bastante versátil para adaptarse a las necesidades particulares de cada proyecto.

SEÑOR CARRERA.- Muchas gracias por toda la información.

Quiero destacar el grado de profesionalidad y compromiso que tiene con el trabajo la Corporación Nacional para el Desarrollo. Cuenta con un gran equipo de profesionales que tuve oportunidad de conocer y trabajar en conjunto con ellos.

Básicamente, quería dejar esa constancia y decirles que quedo a la orden para colaborar con ustedes.

Pido excusas, pero debo retirarme de sala.

SEÑOR PINTADO.- Les agradezco mucho su presencia en este ámbito. Creo que fue una muy buena iniciativa la del señor presidente Camy de haberlos invitado.

Yo también me tengo que retirar porque, como sabrán, existen algunos temas de pública notoriedad que requieren que uno deba participar.

Quiero dejar algunas constancias y formular una pregunta.

Me alegro –no lo pude manifestar públicamente– de que la Corporación Vial del Uruguay haya ampliado la red bajo su jurisdicción. Me voy a limitar solamente a decir esto. Creo que hay que revisar el papel de la CVU porque, a mi juicio, debería jugar un papel más importante que el de ahora. Hay que terminar con algunas cuestiones institucionales que generan ruidos en la comunicación y enlentecen los procesos. Ahí está el problema.

Creo que aquí hay tres tensiones: en primer lugar, cuando la financiación es a largo plazo, se deben tomar los mayores reparos posibles para no cometer errores; en segundo término, la escasez de recursos y, la última, el factor tiempo que, desde el punto de vista político, es el que más importa cuando uno tiene la responsabilidad de dirigir un país, porque la demanda siempre es mayor que los recursos disponibles y que la capacidad que se tiene para poder resolverla, aun disponiendo de todos los recursos.

Siempre he hecho el trabajo intelectual de imaginar qué pasaría si tuviéramos los recursos disponibles para hacer todas las obras viales que se nos demandan. No tendríamos empresas para cumplir con ello y, además, se nos encarecería, porque terminaría con aquello que siempre amablemente le digo a los amigos empresarios viales: «Si ustedes pudieran hacer las rutas al sur de Avenida Italia estarían muy contentos, porque estarían cerca de las casas donde viven». Creo que algún día el país va a tener que discutir el papel que debe tener la CVU y la Dirección Nacional de Vialidad. Si la CVU es una empresa privada a la que le vamos a dar la concesión, hay que dársela con todo y el Estado tendrá que controlar que se haga bien, más aún cuando se trata de una empresa en la

que participa el propio Estado. Hay que aprovechar las facilidades que da el ámbito privado para resolver la otra cuestión, que es la del tiempo. Algún día lo discutiremos y veremos.

El segundo reconocimiento que deseo hacer, tiene que ver con que se han acortado muchísimo los plazos, lo cual creo que se ha dado, en principio, por la expectativa puesta en la ley de participación público-privada. Para ser sincero, nunca creí en esa expectativa –lo he dicho públicamente–, lo que no quiere decir que se inhabilite el instrumento. Si no se le pone toda la expectativa a un instrumento para llevar adelante lo que falta por hacer, se la lleva más cómodo. Las necesidades siguen siendo las mismas, pero por lo menos internamente se la lleva más cómodo.

Como dije, veo que se han acortado los tiempos. Por ejemplo, el primer contrato público-privado –el n.º 2124– pasó de casi tres años a un año. Estamos en una reducción importante de los tiempos, incluso con todo lo que implica la participación de actores distintos del sector público –nuestros invitados no han hablado y no espero que lo hagan–, porque administrar esas tensiones no es fácil.

En definitiva, quisiera saber si creen que falta algún insumo legal para agilitar los plazos, sin perder la capacidad de control para que las cosas se hagan bien porque estamos hablando de plazos muy extensos, que superan varias administraciones.

Tengo otra pregunta que, aunque conozco la respuesta, deseo que conste en la versión taquigráfica. Se ha hablado de USD 12.000:000.000 de inversión en el plan de infraestructura. Quisiera saber concretamente en cuántos años se va a desembolsar ese dinero porque, obviamente, no se va a invertir esa suma en un año, en dos o en cinco. Digo esto porque se generan expectativas, por lo que quisiera saber cómo se evalúa. Si se prometió invertir USD 12.000:000.000 en infraestructura y finalmente se invierten USD 500.000, se nos puede decir que somos un desastre. Por lo tanto, quisiera saber en cuántos años se va a desembolsar esa suma, aunque no pido los desembolsos por calendario porque depende de cuándo se adjudican las cosas. Si no cuentan con la información en este momento, no hay problema, pero quisiera saber cuánto se prevé para el año uno, para el año dos, para el año tres, hasta el final, de cada uno de los corredores.

Lo importante es si creen que falta algún insumo legal o consideran que con la legislación vigente se mueven cómodamente porque a veces una ley es perfectible. No es lo mismo que pasa en España; a nosotros la experiencia española nos sirvió porque a ellos los agarró en medio de la crisis y nos dimos cuenta que el pago por uso era un elemento que no debíamos trasladar al consumidor. En la crisis, España tuvo que empezar a devolver obras. Eso nos vino bien porque aprendimos de un elemento del que nos teníamos que cuidar, pero los montos que manejamos nosotros son de un barrio de San Pablo. Lo digo con todo el cariño que le tengo al Uruguay, pero esa es la magnitud de nuestras inversiones. Por eso no hubo más remedio que participar y ayudar a que los actores pudieran acceder a la financiación, conseguir condiciones, establecerlo de alguna manera porque nuestros montos no son ni comparables con los de Chile, donde el sistema es privado, se paga por el uso y no se le perdona nada al usuario.

Para finalizar, felicito a la corporación por los peajes porque, aunque parece algo mínimo, es una facilidad que se le da a la gente. Asimismo, creo que hay que tener una actitud mucho más agresiva en el uso del telepeaje y facilitar el recurso con mayor publicidad para que los extranjeros accedan a él. A veces por cobrar el *tag* nos metemos en un problema. ¡Los atascos que se evitarían! Y el ahorro de recursos humanos sería, también, algo infinitamente bueno.

SEÑOR CARÁMBULA.- Seré muy breve a fin de no extender la reunión frente a los eventuales compromisos de tan importante delegación.

En primer lugar, me sumo al reconocimiento expresado al señor presidente por haber invitado a la corporación y también agradezco el informe que nos han dado, que después leeremos con detenimiento.

En segundo término, del resumen que hacía el gerente general quería subrayar la experticia que ha acumulado en estos años no solo la CND, sino el país todo. En la misma línea de lo que decía el señor senador Pintado, creo que hay una acumulación de experiencia y de conocimiento bien importante.

Mi planteo está vinculado, fundamentalmente, a los Gobiernos departamentales. Para nosotros ha sido una herramienta fundamental el acuerdo con la CND; en Canelones fueron 7 proyectos en el segundo período y algunos otros muy importantes en el primero, basados en el Banco de la República, la CND y los recursos propios. Me parece bien importante, tanto en las obras como en los tiempos y en el procedimiento, el hecho de generar un ida y vuelta de experticia en lo público. Es bueno que el acumulado que posee la CND tenga retorno hacia las intendencias en materia de gestión, de plazos y, sobre todo, de supervisión de lo hecho, porque a veces queda por ahí un campo –por decirlo así– que es imprescindible evaluar juntos, no solo en la construcción de las obras sino en el seguimiento. Entiendo que es un desafío que tenemos a futuro y sería importante considerarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por mi parte, deseo realizar algunos comentarios y también algunas preguntas.

En primer término, agradezco de manera especial la celeridad con que la Corporación Nacional para el Desarrollo dio lugar a la iniciativa legal que presentáramos para denominar al edificio con el nombre de Wilson Ferreira Aldunate porque, como bien señaló el presidente, contador Perazzo, Wilson Ferreira Aldunate fue gestor de este organismo y de su iniciativa, que estuvo ligado en su génesis a la base de su pensamiento político. Tengo entendido que se presentaron 14 iniciativas, por lo que seguramente la concreción final del proyecto será un éxito.

En segundo lugar, como exdirector de la Corporación Nacional para el Desarrollo, avalo lo que han expresado los señores senadores, que fue parte de lo que tuvimos en cuenta para convocarlos.

Para nosotros, este organismo está funcionando muy bien y se está perfeccionando en el rol que tiene a partir del desprendimiento de parte de sus roles hacia la ANDE, como actor especializado en el desarrollo de la infraestructura, uno de los temas prioritarios que tiene el país, en lo que todos coincidimos.

Quería preguntar si están analizando la posibilidad –con la legitimidad que se requiera de parte del sector político– de ser el ámbito convocante de iniciativas o de instancias políticas que piensen en el Uruguay a largo plazo en el tema infraestructura.

Recién el economista Gutiérrez señalaba que no es posible pensar rápidamente en cierto resultado por la propia complejidad que tiene desarrollarlo en el marco de estas instancias normativas. Tal vez sería una forma de legitimar en el futuro estos procesos, porque estamos planteando que no van a culminar en un mismo período de gobierno; por lo tanto, la idea es que ante eventuales cambios políticos, blindemos esta lógica pública no estatal que es lo que le da más agilidad a este instrumento. Me parece que todo proceso de legitimidad política que se dé a esta herramienta va a ser una inversión para el futuro del país.

Puntualmente, voy a formular unas preguntas que podrán contestarme ahora si tienen los números; de lo contrario, podrán enviarme después la información.

La primera es conceptual y tiene que ver con lo que señaló el senador Pintado. ¿En qué medida la CND –que es la primera ventanilla que determina la ley cuando la iniciativa privada requiere contratos de PPP– considera que se requieren ajustes legales para mejorar la eficiencia de las PPP, o estos son los tiempos que estos mecanismos requieren en todo el mundo?

La segunda consulta tiene que ver con el fideicomiso para las obras de infraestructura de la Administración Nacional de Educación Pública. Me gustaría saber cuántas obras de emergencia han sido instruidas y cuántas contratadas este año, pensando en el inicio del próximo año lectivo. También me gustaría conocer los números de obras nuevas, las aulas prefabricadas y el mantenimiento colectivo, pero fundamentalmente me interesan las obras de emergencia. Este año recorrí las 118 escuelas públicas del departamento de San José y observé que algunas requieren el tipo de obras que están definidas como obras de emergencia. En este sentido, quiero saber si la ANEP realmente está instruyendo a la CND. Me arriesgo a decir que la concreción debe estar hecha –porque es un organismo muy eficaz–, pero, justamente, lo menciono para promover más fideicomiso. Creo que si algo tiene que quedar claro en este ámbito político –más allá de quién gobierna– es que el presupuesto del período pasado que definió la incorporación del mecanismo de infraestructura de la CND a ANEP ha sido exitoso y quiero que conste en la versión taquigráfica que un senador de la oposición dice esto, porque realmente creo que es así. En ese sentido, me gustaría conocer las cifras. Creo que

nuevamente puede haber problemas de infraestructura cuando empiecen las clases en marzo –y aclaro que no lo atribuyo a un tema de gestión–, cuando en realidad esto se podría encuadrar en lo que son las obras de emergencia. En síntesis, quería conocer el dato de cuántas han sido instruidas y cuántas contratadas efectivamente, pensando en el comienzo de clases en 2018.

Aprovecho para señalar que quizás hagamos un pedido de informes –solamente a esos efectos– para conocer detalles de zonas específicas del país, de forma de ver los avances de los fideicomisos.

SEÑOR PERAZZO.- Todos los comentarios y preguntas planteados me parecieron bien importantes.

En primer lugar, nos preguntaron si entendemos que la normativa legal es suficiente. Ese es un tema que tenemos permanente en nuestras mentes. Por el desarrollo que ha tenido la normativa, desde su creación hasta el último decreto, es claro que implicó algunas modificaciones que se entendieron que la mejoraba. Estamos siempre analizando este tema, poseemos el *expertise* suficiente como para seguir analizándolo y tenemos intercambios continuos con organismos y especialistas del exterior. En la medida en que encontremos posibilidades, están dadas todas las condiciones para mejorar la ley, lo que favorecería en primer lugar a la corporación –porque desarrollaría mucho mejor su tarea–, pero también la finalidad que el país busca con este mecanismo.

En segundo término, el señor senador Pintado planteaba lo del tiempo para el monto de la inversión; indudablemente esto no es para un período de gobierno. La prueba está en que, como decía el ingeniero Serván, en la CVU tenemos USD 3500:000.000 comprometidos para los próximos veinte años, para los cuales, además, se ha establecido el monto a ejecutar en cada año. De la misma manera, en los proyectos público-privados que se vayan desarrollando se irá invirtiendo en los años que corresponda pero, indudablemente, nadie podrá considerar que el monto establecido de los USD 12.000:000 puede ser para un corto plazo y ni siquiera para un mediano plazo.

Uno de los temas que mencionó el señor presidente fue el de la fachada; en ese sentido, quiero referirme al concurso. Él mencionó que se presentaron catorce iniciativas. Ese concurso fue fantásticamente recibido por la Sociedad Uruguaya de Arquitectos. Les pareció que era algo muy bueno. Fue inédito en el Uruguay. Nunca se había hecho un concurso de fachadas. Me parece que lo más importante y lo que hay que destacar es la actitud de los técnicos universitarios que tenemos en la CND, arquitectos que siendo absolutamente capaces para desarrollar una fachada, se unieron y aceptaron un concurso. Y ese no es un tema menor. A veces puede haber celos. Estamos muy contentos.

El otro tema es el de la legitimidad política de esto. Este es un intercambio permanente y si este es el ámbito para que todas estas experiencias sean más sustentables y permanentes, bienvenido sea. Sin ninguna duda, estamos absolutamente abiertos a lo que los señores senadores puedan plantear al respecto. En lo que esté a nuestro alcance cuenten con ello. El planteo me parece válido.

Para hablar de las obras de emergencia, voy a ceder la palabra al señor Laureiro, porque yo no tengo esa información.

SEÑOR LAUREIRO.- Estrictamente, ya no se hacen más obras de emergencia. Ahora se hacen obras de mantenimiento correctivo en las cuales se realiza un arreglo mayor al de la obra de emergencia. Eso era algo para salir del paso, pero en la actualidad se está trabajando más en profundidad para mejorar el edificio. En las obras de emergencia se atendían algunos aspectos, pero no todo el edificio.

Con respecto a la pregunta sobre Anep, debemos decir que el organismo no nos manda las instrucciones o no nos avisa qué obras vamos a tener el año que viene. A medida que van terminando los proyectos nos van mandando las instrucciones de las obras, por eso para nosotros es un poco difícil tener idea de cuántas obras serán y dónde se van a hacer. Si ustedes quieren podemos enviarles las instrucciones que tenemos hoy, pues sabemos que para el año que viene vamos a estar haciendo llamados para esas instrucciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto. Lo agradecemos.

SEÑOR GUTIÉRREZ.- Como planteaba el presidente, las modificaciones legales de las PPP constituyen una preocupación y un trabajo permanente en el ámbito del directorio y de los recursos técnicos de la CND. Para el año que viene estamos pensando en recopilar e incorporar una serie de

iniciativas, no tanto para él ámbito de PPP exclusivamente, sino para el rol de la CND como infraestructura. En estos años hemos ido acumulando experiencia y generamos algunos elementos que comentamos con el Ministerio de Economía y Finanzas, al tiempo que el directorio encomendó su análisis a los servicios de la CND. Como los señores senadores saben, la ley que separó la parte de desarrollo productivo del rol de infraestructura data del año 2009. Y, como dijo el presidente, en el año 2011 vino la ley de PPP. En definitiva, es una ley que encomienda en uno o dos artículos esta función, pero el transcurrir de estos años ha mostrado que tal vez haya que incorporar pequeñas herramientas adicionales para poder desarrollar mejor la actividad.

Obviamente, no podemos adelantar demasiadas cosas, pero sí decir que en general están vinculadas con el rol de la CND en las iniciativas privadas y las posibilidades presupuestales de atender las demandas de esas iniciativas. Hemos tenido algunos temas sobre el rol de la CND y la administración de estos fondos públicos con algunos convenios que han merecido objeciones del Tribunal de Cuentas y que, obviamente, refieren a la interpretación de ese rol que es muy genérico en la descripción del artículo legal de 2009. Después de toda esta experiencia, tal vez debamos ser mucho más explícitos. Organismos que tienen cometidos legales similares disponen de un articulado bastante más extenso que pueda dar más garantías a algunos procesos. En eso estamos trabajando –por eso, el presidente no hacía mención explícita–, pero no tanto para las PPP, sino para el rol de la CND en infraestructura a fin de que se continúe desarrollando, esta herramienta puede ser necesaria, por lo cual es muy útil poner algunas de estas cosas arriba de la mesa en ámbitos públicos que CND ha impulsado, como los Ciclos PPP.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, agradecemos especialmente al Directorio de la Corporación Nacional para el Desarrollo y a los técnicos y jerarcas que componen la delegación, su presencia y la información brindada.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 15:47).